SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 18 minutos)

La Comisión de Hacienda del Senado continúa analizando en el día de hoy, el proyecto de ley de reactivación de los sectores productivos y concreción de proyectos de inversión. En tal sentido, damos nuevamente la bienvenida a los señores Secretario y Prosecretario de la Presidencia de la República y a nuestro colega, Ruben Tansini, quien está al frente de CEPRE, quien seguramente podrá aportar elementos muy útiles para el tratamiento que esta Comisión está dando a esta iniciativa.

En la tarde de ayer estuvimos analizando el proyecto de ley artículo por artículo, con la ayuda de los señores Secretario y Prosecretario de la Presidencia de la República, y habíamos llegado -si mal no recuerdo- hasta el artículo 13: "Aeropuerto Internacional de Carrasco". En esa oportunidad, se habían planteado diversas consultas por parte de varios señores Senadores, las que fueron aclaradas por nuestros visitantes.

Antes de pasar al artículo 14, me gustaría saber si los señores Senadores tienen alguna pregunta adicional sobre la disposición anterior -que por otra parte fue extensamente analizada- ya que de lo contrario, pasaríamos directamente a este artículo.

SEÑOR LAGO.- El artículo 14 había sido indirectamente tratado en el día de ayer, al referirnos al sistema que se preveía por parte de la Corporación Nacional para el Desarrollo para la eventual subasta de las acciones en la Bolsa de Valores, siguiendo un régimen del cual también habíamos hablado con relación a otros aspectos considerados por este proyecto de ley.

El artículo 14, simplemente, hace referencia a los mecanismos que establece la Ley Nº 16.749.

SEÑOR MICHELINI.- Ya que los artículos 13, 14 y 15 hacen la misma referencia, quiero plantear una inquietud sobre la misma -que puede ser contestada ahora o más adelante- en cuanto a si no habría que aclarar algunas de las dudas que se generaron en la tarde anterior. Hablamos del plazo y de cuánto se cobraría por servicios de aeropuerto a los que viajan en los aviones. Consulto acerca de si en la ley no tendrían que figurar algunos mecanismos al respecto, porque de lo contrario, si no se establecen en el contrato de concesión que suscriba el Estado uruguayo, los usuarios del único aeropuerto internacional que tiene nuestro país, podrían quedar cautivos de esa empresa que, en definitiva, sería privada.

SEÑOR LAGO.- En el día de ayer, ante una inquietud planteada justamente por el señor Senador Michelini, habíamos hablado de las condiciones que debían establecerse en el contrato.

Considero que incorporar dichos aspectos en la ley, sería transformarla en una disposición muy casuística y determinada, que tiene que tener cierta flexibilidad, pero sí creo que los mismos deben estar incluidos en el contrato.

Lo que ocurre es que allí se establecen las condiciones para cumplir con el objetivo que se procura a través de esta concesión. Esto es, tal como manifestábamos ayer, lograr un aeropuerto que pueda tener una vinculación regional y, además, salir hacia otras zonas con vuelos internacionales, absorbiendo pasajeros de la Región y no sólo de nuestro país. Para ello, todas las medidas que se establezcan en el contrato, serán determinadas teniendo en cuenta ese objetivo.

Hoy en día -no tengo la reglamentación en este momento- por ejemplo, el Aeropuerto de Punta del Este es internacional y concesionado y toda su materia de tarifas sigue siendo privativa del Poder Ejecutivo, quien continúa fijando las llamadas tasas de embarque y todo lo que tiene que ver con los derechos de aterrizaje y sobrevuelo. Reitero que esto seguirá siendo potestad del Poder Ejecutivo y se deberá establecer -para que el llamado a licitación sea eficaz- en el contrato previo que va a realizar, antes de la subasta, con la Corporación Nacional para el Desarrollo.

Creo que la preocupación del señor Senador Michelini es muy lógica, pero el mecanismo para disipar ese tipo de dudas es, justamente, asegurar que en el momento de la contratación se consideren especialmente todos esos aspectos.

SEÑOR COSTA.- En el caso que se mencionaba del Aeropuerto de Punta del Este, lo que está establecido es que el mecanismo de actualización de los precios, además de figurar en el contrato, necesariamente requiere la autorización del Poder Ejecutivo para poder ser modificado. El control de este procedimiento continúa a cargo de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y requiere, naturalmente, de la firma de los representantes de los Ministerios de Defensa Nacional y de Economía y Finanzas y de la Presidencia de la República.

SEÑOR GALLINAL.- Quisiera reiterar un pedido que formulamos en el día de ayer y que nos parece importante. Considero que la ley debería contener un detalle sobre cuáles son los servicios referidos al aeropuerto -en la forma en que están definidos aquí en el artículo- que estarán incluidos en el objeto de la sociedad anónima que se va a constituir. Me parece que la ley tiene que preverlo expresamente y, en ese sentido, pienso que sería bueno que en los próximos días el Poder Ejecutivo nos remitiera los servicios que, a su juicio, tienen que estar incluidos.

SEÑOR LAGO.- Precisamente, en el día de ayer señalamos que nos habían quedado algunas potestades por el camino; por ejemplo, las relativas a la construcción y el mantenimiento del aeropuerto en las distintas cláusulas del artículo. Pienso que en la discusión quedó el consenso de que también debía incorporarse que los servicios de tierra no iban a estar incluidos dentro de la concesión. Por lo tanto, estamos totalmente de acuerdo en que estos aspectos deben precisarse en la redacción del artículo de la ley.

En consecuencia, si se considera pertinente, con mucho gusto haremos llegar la redacción del artículo cumpliendo con las inquietudes planteadas por los señores Senadores.

SEÑOR PRESIDENTE.- Desde ya se lo agradecemos.

Quiero recordar que, efectivamente, esto se planteó al discutir el artículo 13º. Personalmente, comparto la necesidad de establecer expresamente esa característica, pero manifiesto mis dudas acerca de si será mejor hacer un detalle de los servicios que están incluidos -en lo que siempre se puede quedar corto, porque pueden surgir nuevos en el futuro- o hacer referencia expresamente a los que quedan excluidos. Me parece que la segunda opción es la mejor. En todo caso, dejo planteado el tema para la reflexión.

Si no hay ninguna consulta adicional sobre el artículo 14º, pasaríamos al artículo 15º.

SEÑOR LAGO.- En este caso, lo que se procura es dar al Aeropuerto Internacional de Carrasco las mismas condiciones, el mismo régimen que tiene hoy el Puerto de Montevideo. Eso lo habilita, por ejemplo, a la consolidación de mercaderías y a otra serie de actividades.

Si la idea es dar importancia no sólo al transporte de pasajeros, sino también a aspectos relativos a las cargas, puede resultar muy beneficioso tener un régimen de puerto libre, sobre todo de tránsito, que es uno de los objetivos que hay detrás de este procedimiento. En resumen, reitero, que la idea que fundamenta este artículo 15º es dar al Aeropuerto Internacional de Carrasco las mismas potestades que tiene el Puerto de Montevideo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay ninguna consulta sobre el tema, pasamos al artículo 16º.

SEÑOR LAGO.- Este artículo refiere a lo que se ha llamado "Megaconcesión", que hoy día ya se encuentra instrumentada, en vías de ejecución y que, además, supone atender infraestructuras de carreteras muy importantes. Hay 1.271 kilómetros de red vial nacional previstos en esta Megaconcesión y 2.904 metros de puentes o pasajes superiores.

Todo esto surgió a partir, naturalmente, del convenio, acuerdo o contrato que realizó la Corporación Nacional para el Desarrollo y que le ha permitido, digamos, iniciar estas obras. ¿Qué es lo que se procura ahora a través de este proyecto de ley? Digamos, algo similar a lo que quisimos establecer para el Aeropuerto: la oportunidad de que la Corporación Nacional para el Desarrollo puede subastar las acciones que surgen de la sociedad anónima concesionaria de la Megaconcesión. Todo esto se establece, diría, cuidadosamente en los artículos subsiguientes que, si el señor Presidente no tiene inconveniente, podríamos continuar analizando, ya que todos se relacionan con el mismo aspecto. Por ejemplo, se exigen que sean acciones nominativas las que surjan de la nueva sociedad anónima o la que adquiera, vía subasta, la Corporación Nacional para el Desarrollo. Además, se mantiene -también cuidadosamente- un régimen de fiscalización, no sólo del mantenimiento que se haga a futuro, sino de la construcción de las obras expresamente determinadas. En este caso, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sigue estando a cargo de la vigilancia, del cuidado y del desarrollo y el mantenimiento de esas obras.

En síntesis, es el procedimiento que se ha escogido para obtener nuevos recursos. Por otra parte, en la propia ley se establece que dichos recursos serán obligatoriamente destinados también a obras de infraestructura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. O sea que hay una secuencia a partir de la subasta de esta sociedad anónima concesionaria de la llamada Megaconcesión.

En términos generales, esto es lo que prevén los artículos en cuestión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estamos refiriéndonos a los artículos 16º, 17º, 18º, 19º, 20º y 21º. El 22º tiene que ver con un tema muy específico, como son las arenas negras.

En consecuencia, ofrezco la palabra a los señores Senadores para considerar los temas relativos a la Megaconcesión, que comprende los artículos 16º a 21º inclusive.

SEÑOR MICHELINI.- En estos artículos se dice que el destino de los producidos iría nuevamente a obras públicas y, por lo tanto, a inversiones. Parece lógico que el dinero no se vaya en el gasto corriente del Estado, lo que considero de buena administración.

Entonces, tengo que saltar al tema anterior, que es si el resultado de la subasta del Aeropuerto Internacional de Carrasco no debería destinarse también a inversiones y no a gastos corrientes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tengo la impresión de que esa duda fue aclarada en el día de ayer, esto es, se estableció expresamente que la realización de inversiones estaría en la base de la concesión de los servicios del Aeropuerto Internacional de Carrasco. Inclusive, se habló de la necesidad de modificar la redacción del artículo 13º, que habla sólo de administración, explotación y operación del Aeropuerto. Creo que la inquietud del señor Senador Michelini -si me equivoco, pido que me corrija- va por el lado de la necesidad de inversión y me parece que eso ya fue aceptado por la Comisión y también por nuestros visitantes.

SEÑOR FAU.- No está mal recordarlo.

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo.

SEÑOR LAGO.- También yo estoy de acuerdo. Inclusive, como recordarán los señores Senadores, hicimos mención expresa a la construcción y mantenimiento, porque ahí era donde estaba un poco el núcleo de todo este tema. Es más, hablamos de que los servicios de tierra no estarían incluidos en función de que lo que interesaba era todo lo relativo a la llegada de aviones, en fin, a las inversiones más que a recaudación o a obtener recursos extraordinarios por esta vía.

En este caso, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas obtiene una inversión adicional. No cumple con todas las necesidades viales o con la megaconcesión exclusivamente. Este es un procedimiento para multiplicar las posibilidades de inversión en infraestructura. Desde mi punto de vista, las cosas son un poco diferentes, pero este tema siempre es opinable.

SEÑOR PRESIDENTE.- En todo caso, la necesidad de invertir se contará entre las condiciones establecidas legalmente para proceder a la concesión. Por esa razón, aludíamos hoy a la redacción del artículo 13 y a las expresiones vertidas ayer por el señor Subsecretario, donde proponía agregar "construcción y mantenimiento ".

SEÑOR COURIEL- Lamentablemente, en el día de ayer no pudimos participar de la reunión, por lo que estamos tomando contacto con el proyecto de ley recién en este momento. Por esa razón, quizás hagamos preguntas que ya fueron planteadas.

Personalmente, me gustaría que nuestros invitados nos hicieran algunos comentarios sobre la megaconcesión, sus características y cómo funciona en estos momentos.

En el artículo 16, se establece: "Autorízase a la Corporación Nacional para el Desarrollo a ceder totalmente el contrato de concesión o a enajenar, a empresas o ciudadanos uruguayos, o a organismos internacionales de crédito". Me gustaría que se aclarara por qué refiere a empresas o ciudadanos uruguayos, y cuándo se considera que se trata de empresas uruguayas. También me interesa conocer hasta qué capital accionario o parte de la gestión -sobre todo tecnológica- puede participar la inversión extranjera para, de esta forma, establecer una diferencia.

Éstas son interrogantes que me surgen de una primera lectura del proyecto de ley.

SEÑOR LAGO.- La autorización a la Corporación Nacional para el Desarrollo es para ceder el beneficio o, mejor dicho, la situación que hoy obtiene de la construcción y el cobro de los peajes con el cual se cubren las obras.

La referencia a empresas o ciudadanos uruguayos no necesariamente está vinculada a empresas de construcción, porque el concesionario puede ser una empresa -no necesariamente de construcción- que a su vez contrate empresas de construcción.

De la lectura del resto de los artículos podrá comprobarse que hay un seguimiento por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Allí se establece la posibilidad de que la empresa que realiza el contralor los trabajos pueda ser distinta a la empresa concesionaria.

Con respecto a la referencia a que los concesionarios serían empresas o ciudadanos uruguayos, si bien no agrega nada, pienso que posteriormente se podrían establecer condicionantes. Aquí hay una referencia concreta a empresas o ciudadanos uruguayos -en una primera iniciativa se pensó que debían ser empresas nacionales- o a organismos internacionales de crédito. Esta última expresión se debe quizás al ofrecimiento de algún organismo internacional, que consideró que estaba dentro de sus posibilidades ser concesionario de una empresa de estas características. Concretamente, este ofrecimiento fue realizado por la Corporación Andina de Fomento, que es una institución que ha volcado fundamentalmente sus esfuerzos en este tipo de inversiones. Ante ese ofrecimiento y el peligro de que la ley no hiciera una referencia concreta que abriera esa oportunidad, se incluyó como una posibilidad más.

Personalmente, considero que muchas de estas cosas exigen una reglamentación posterior, donde se determinen, con mayor precisión, las características de la empresa o del ciudadano. Lo importante es que a lo largo de los artículos subsiguientes se establece una serie de condiciones. Obsérvese que cuando se habla de empresas o de sociedades anónimas se exige que sean tales por acciones nominativas. Si se tratara de la venta de la concesión a una empresa privada y normal, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no estaría tan habilitado a realizar la vigilancia y exigir el cumplimiento de todos los extremos del contrato original. Además, en las obras públicas puede haber diferencias de orden constructivo, que exigen una fiscalización técnica muy importante, y todo eso está desarrollado en los artículos subsiguientes.

SEÑOR COSTA.- Cuando comenzamos a elaborar el proyecto de ley se tuvo en cuenta que gran parte del negocio que está detrás de la megaconcesión es, justamente, el de la construcción. El concepto de empresa, básicamente, es el de que sea una sociedad anónima local, es decir, constituida bajo las leyes del Uruguay, y no se establecen condicionantes en cuanto a la titularidad nacional o extranjera de las acciones. La importancia del contralor -al que refería el señor Secretario- radica en que luego, para la adjudicación de cada una de las obras posteriores para determinada ruta, debe hacerse por un procedimiento competitivo.

El proyecto de ley trata de evitar que por este mecanismo se establezca una especie de monopolio de construcción. Debe haber un procedimiento competitivo para la empresa concesionaria, al momento de realizar el llamado para tal o cual obra, fiscalizado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. De esta manera, se evita que esos mil y pico de kilómetros, a los que refería el señor Secretario, queden cerrados a una sola empresa. Con ello se consigue un mejor precio y queda abierto el mercado de la construcción a las empresas que actualmente están trabajando en el Uruguay, muchas de ellas constituidas en nuestro país, pero con capitales extranjeros.

SEÑOR COURIEL.- Voy a formular la pregunta de manera más sencilla.

Se autoriza a la Corporación Nacional para el Desarrollo a ceder el contrato de concesión o a enajenar a empresas o a ciudadanos uruguayos. Puedo estar de acuerdo o no con el punto, pero esto no importa. La pregunta concreta refiere a cuál es el objetivo. ¿Por qué se establece que sean empresas o ciudadanos uruguayos y no otros?

Una vez que me contesten por qué se decidió que fueran uruguayas -quisiera conocer los fundamentos- desearía saber cuándo se habla de una empresa uruguaya. De pronto, puede haber cierta empresa, cuyas acciones pueden estar en manos de un grupo determinado pero la gestión, en alguien que tiene la minoría. Por ejemplo, la gestión puede ser mucho más importante que la propiedad, porque quizás cuente con la tecnología. Entonces, reitero, me gustaría saber por qué se quiere que sean uruguayas y cuándo lo son.

SEÑOR LAGO.- Fue una opción que se tomó pensando en que, en esta materia, había empresas o empresarios uruguayos que podían, realmente, embarcarse en este tipo de inversiones. Admito que, simplemente, se trata de una opción que adoptó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y reconozco que se puede estar de acuerdo o no con ello.

En cuanto a los otros aspectos que mencionaba el señor Senador Couriel, es cierto que hay muchas formas de tener el rótulo de empresa uruguaya y que, en realidad, se trate de algo totalmente distinto.

En ese sentido, habrá que ver si por la vía reglamentaria se puede establecer alguna otra condición.

Entonces, insisto en que el tema de que las acciones sean nominativas puede ser un elemento importante a tener en cuenta para saber si se cumple o no en determinado momento con esta condición.

SEÑOR COSTA.- Quiero señalar que la idea del Ministerio cuando redactó estos artículos era, básicamente, la de tratar que los actuales jugadores del mercado -que son empresas que hoy por hoy han hecho una fuerte apuesta al Uruguay y están trabajando

en proyectos de inversión en carreteras; muchas de ellas son empresas constituidas bajo las leyes del Uruguay, pero con capitales extranjeros- o sea, esas empresas que, hoy por hoy, vienen haciendo inversiones en la infraestructura vial del Uruguay fueran las que, en cierta forma, tuvieran la posibilidad de participar. Naturalmente, el concepto de empresa está tomado en función de la constitución de la sociedad bajo las leyes uruguayas, pero de lo que se trataba es de que fueran esas empresas que han apostado al país -y lo vienen haciendo desde hace años- las que tuvieran la posibilidad de participar de este emprendimiento y no dejarlo librado a alguna especie de premio a la actividad que efectivamente vinieran desarrollando.

Ese fue, básicamente, el espíritu del Ministerio de Transporte y Obras Públicas al incluir este artículo. Precisamente, cabe recalcar lo que decíamos hoy en el sentido de que para la infraestructura con que está pensada la construcción, se está tomando en cuenta mayoritariamente lo que tiene que ver con la construcción de rutas en nuestro país.

Por lo tanto, de lo que se trata es de una apuesta a los actuales jugadores y a aquellas empresas que ya habían apostado al Uruguay.

SEÑOR NÚÑEZ.- Quisiera plantear algunas dudas sobre el tema de las sociedades anónimas que están, diría, en danza, me refiero a la posibilidad de crearlas y después licitar las acciones, como, por ejemplo, en el caso del Aeropuerto o en este otro caso en el que ya está formada y tiene la autorización para subastar las acciones. A este respecto, me llama un poco la atención la exigencia de que sean nominativas en el segundo caso y no en el primero. Por ello, me gustaría saber cuál es la diferencia. Supongo que, tanto la concesión del Aeropuerto Nacional de Carrasco como la megaconcesión son importantes como para saber cuáles son los accionistas en cada caso.

Por otro lado, me gustaría plantear una pregunta sobre el tema de los plazos. Según colegí ayer de la respuesta que se me dio, en el primer caso, va a haber un contrato entre el Ministerio de Defensa Nacional y la Corporación Nacional para el Desarrollo en el que se va a establecer por cuánto tiempo va a ser la concesión del Aeropuerto a estas sociedades anónimas. Según tengo entendido, en el proyecto de ley no figura el plazo.

Respecto al segundo caso, no conozco el contrato entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Corporación Nacional para el Desarrollo y no sé el plazo de la megaconcesión. Tengo alguna versión de prensa pero me gustaría preguntárselo expresamente al señor Secretario. Concretamente, estas sociedades anónimas van a ser concesionarias por un plazo -se supone- que se establezca en los contratos entre el Poder Ejecutivo y la Corporación Nacional para el Desarrollo. Lo que pregunto es qué pasa al vencimiento. Durante ese plazo las sociedades anónimas, aunque sus acciones sean nominativas, pueden cambiar de accionistas; esto es, las acciones se pueden vender y, por ende, cambiar los accionistas. Las acciones se pueden vender no sólo en la subasta pública, sino que después participan de un juego de venta en la Bolsa. De modo que, reitero, los accionistas pueden cambiar durante todo ese plazo. Insisto en la pregunta de qué pasa al final de ese plazo. En otras palabras, me pregunto qué se ha previsto para cuando venza la concesión a esta sociedad anónima, que puede tener los mismos accionistas u otros totalmente diferentes a los que tuvo en una primera instancia. ¿Volver a constituir una sociedad anónima? En verdad, no sé cuál es el mecanismo por el cual, al vencimiento del plazo de la concesión, se vuelve a hacer una concesión de otra manera.

SEÑOR LAGO.- En verdad, el señor Senador planteó unas cuantas preguntas, pero trataré de ir recordándolas; en todo caso, si queda alguna respuesta pendiente lo seguiremos analizando.

En principio, diría que hay una diferencia entre la situación anterior y ésta, porque en este caso concreto, el contrato entre la Corporación Nacional para el Desarrollo y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ya fue realizado. Además, quiero insistir en algo que mencionó el señor Prosecretario: en sus orígenes, lo que se buscaba era priorizar a las empresas nacionales que tienen una larga trayectoria en el país construyendo este tipo de obras viales.

En el caso del Aeropuerto, existirán todas las posibilidades de establecer claramente en el contrato inicial entre la Corporación Nacional para el Desarrollo y, en este caso, el Ministerio de Defensa Nacional, todas las condiciones que van a regir durante la concesión.

El señor Senador preguntaba por qué no se establece el plazo de la concesión en el caso del Aeropuerto. Naturalmente, lo que se pretendía era analizarlo con relación a la rentabilidad de la inversión, o sea, hacer todos los ajustes para ver si la ecuación finalmente cierra. Mejor que dejarlo librado a la ley, parecía más adecuado que fuera regido por la reglamentación, que establecería el plazo definitivo que iba a tener la concesión. Por supuesto, vencido el plazo de la concesión, revierte otra vez hacia su legítimo nuevo propietario, en este caso, el cedente, que sería el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Defensa Nacional.

Vuelvo a insistir: el tema del plazo exige un análisis detenido. En ese caso existe lo que se llama Plan Maestro del Aeropuerto, que establece la ubicación de las nuevas terminales, tanto de carga como de pasajeros, las condiciones generales, la ubicación del cuartelillo de bomberos, el traslado de un lado a otro y la construcción de la nueva pista. Todo ello exige una serie de cálculos que tienen que ser muy cuidadosos para ver si, realmente, surge la posibilidad de esa inversión con relación a los recursos que van a provenir de la explotación del Aeropuerto.

Entonces, establecer de antemano un plazo determinado de la concesión, en este caso, de pronto no sería la mejor vía para tener -valga la redundancia- una buena concesión. Además de las condiciones que se establecen en el contrato -que son anteriores a la concesión, y no es éste el caso- fue preferible dejarlo librado a la reglamentación. Por otro lado, en el caso de la megaconcesión, como ya se realizó el contrato entre la Corporación Nacional para el Desarrollo y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, los plazos ya están dados por la vía del decreto. Sinceramente, lamento no poder recordar cuántos son los años de la concesión. Pero, además, hay una diferencia, porque en el caso de la megaconcesión el resultado de los peajes -que es, en definitiva, la fuente de recursos que va a tener el concesionario- no alcanza a cubrir las obras que se necesitan construir o que está previsto sean construidas en el otorgamiento de la concesión. En algunos casos, exige la implementación de un subsidio o la construcción con recursos directos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Por ejemplo, puede ser la ubicación de un puente en una de las rutas de construcción y mantenimiento. Reitero que este es un ejemplo y no sé si ése sería estrictamente el caso.

Lo cierto es que las situaciones son distintas. En el Aeropuerto Nacional de Carrasco todo se va a financiar con los recursos provenientes de las tasas o de los derechos que surjan de esa concesión.

En este caso, como las obras superan las posibilidades de los recursos emergentes de los peajes a construir, hay que buscar mecanismos de contralor mucho más estrictos y directos por parte del Estado, en particular, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Naturalmente, al vencimiento del plazo -poco importa quién sea el titular de las acciones o de la empresa concesionaria- todo vuelve a manos del concesionario, es decir, del Estado, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR NUÑEZ.- Por lo tanto, podemos entender que en esa reglamentación no va a haber una cláusula que haga posible la postergación del plazo al vencimiento o la recontratación automática.

SEÑOR LAGO.- Naturalmente; además, creo que en la concesión del Aeropuerto, como existen los recursos -por eso es que no queríamos establecer de antemano el plazo- se debe analizar cuáles son las posibilidades reales de recuperación de la inversión por parte del empresario que se haga cargo de la misma. Esto le conviene al Estado.

Los plazos son terminantes y perentorios una vez que se termine el contrato. Ésta es la diferencia que existe, en cierta manera, no en cuanto a los plazos, pero sí a las condiciones, en relación con la megaconcesión.

SEÑOR COSTA.- De antemano, creo que no habría ningún problema en cuanto a que las acciones de la sociedad anónima titular de los derechos posteriores del Aeropuerto, que van a ser subastadas, sean nominativas. La realidad es que ello no se incluye en el proyecto de ley porque el contrato todavía no está suscrito y la sociedad no ha sido constituida. Reitero que, en principio, no parece que existieran problemas.

Respondiendo en algo a la inquietud planteada al señor Secretario, diría que la cesión o la transferencia posterior de las acciones que pueda realizar el titular que compró en subasta pública requiere -en el caso de la megaconcesión así está establecido en el contrato que, como se sabe, es público porque así fue estipulado en un decreto del mes de diciembre que fuera publicado y que con mucho gusto podremos hacer llegar a los señores Senadores- que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sea, en definitiva -al igual que en los otros casos de acciones nominativas de empresas que tienen a su cargo algún servicio público del Estado- el que autorice o no la transferencia, cesión o venta de las acciones. En ese caso, no es tan relevante la subasta porque lo que nos importa en el momento inicial es, justamente, que quien tome esas acciones lo haga como resultado de un procedimiento competitivo. En particular, a tales efectos, estamos planteando la subasta.

SEÑOR BRAUSE.- Quisiera hacer una precisión de carácter formal, que va en línea con lo explicado en mayor detalle por los señores Secretario y Prosecretario de la Presidencia.

La ley debe ser, de acuerdo con los principios generales, general y abstracta, de manera tal de establecer el marco dentro del cual, luego, el administrador debe fijar las condiciones más concretas y específicas, entre las que se encuadrarían perfectamente las inquietudes que los señores Legisladores están formulando. Entre ellas, por ejemplo, podemos mencionar las condiciones de precio, de plazos, de transferencia de la titularidad de derechos, tal como ocurre en la práctica. En lo que concierne a la contratación del Estado, la ley estableció el marco general que todos conocemos con el nombre de TOCAF. Quizás, en esa oportunidad, la norma -en algún caso excediendo los principios generales abstractos que debe contemplar- estableció ese marco y, posteriormente, el administrador, a través de los pliegos de condiciones que convocan a los interesados, suscribe el contrato en el que se fijan los términos a los que deben atenerse las partes.

En este caso, reitero, uno de los elementos es el plazo que, además, constituye una condición esencial de los contratos. Una vez que se verifica que se cumple el plazo, se terminó el contrato. ¿Qué ocurre cuando se finaliza el contrato? Los derechos y obligaciones que estaban incorporados en ese acuerdo se terminan y el Estado retoma lo que corresponde de principio.

SEÑOR LAGO.- Tal vez, al hacer el análisis de todos los artículos, no pudimos precisar algunas de las disposiciones que surgen en la iniciativa. Si no me equivoco, el artículo 17 establece las condiciones para la cesión de la concesión. En ese sentido, los artículos son estrictos y contemplan muchas de las inquietudes que los señores Senadores han planteado en esta sesión.

Lo mismo ocurre con el artículo 18 que establece que para el caso de la venta de las acciones de la sociedad anónima constituida será necesaria una reglamentación previa que establecerán los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Economía y Finanzas, donde figuren todas las condiciones para proceder a la enajenación de esta concesión.

El artículo 19, siguiendo la misma línea, estipula que el cumplimiento de los requisitos establecidos será verificado permanentemente por la Auditoría Interna de la Nación o por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, según corresponda.

Quiere decir que en los artículos se subsanan las inquietudes planteadas por los señores Senadores. Claro está, como los estudiamos en conjunto, no tuvimos la oportunidad de verlos uno a uno.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si los señores Senadores me permiten, quisiera señalar que probablemente la alusión que hace el artículo 16 a empresas o ciudadanos uruguayos, obviamente, está asentada en un concepto de residencia económica más que en la nacionalidad. Probablemente, sería mejor expresar la idea en otros términos -me refiero a la redacción de la norma- porque estoy seguro que aquí no se trata de un problema de nacionalidad o de cédula de identidad, sino de asociación con la actividad productiva del país.

SEÑOR HEBER.- Apoyado.

SEÑOR PRESIDENTE.- En ese sentido, presumo que el establecimiento de esta suerte de prioridad es porque se estima que con empresas residentes el impacto reactivador es más grande, dado que éste es el objetivo que persigue la iniciativa. Quería hacer este comentario a fin de que lo tengamos en cuenta al realizar una formulación final del artículo 16.

SEÑOR BRAUSE.- Quisiera plantear una cuestión de orden. En virtud de que algunos señores Senadores tenemos prevista una reunión con el flamante Ministro de Economía y Finanzas, pido -si fuera posible- un cuarto intermedio de una hora o una hora y media, para luego continuar con el trabajo de esta Comisión.

SEÑOR MICHELINI.- Como habíamos anunciado, algunos señores Senadores debemos asistir a otra Comisión, por lo que habíamos solicitado que esta reunión comenzara a las 14 horas. Si el cuarto intermedio dura una hora, no estaríamos en condiciones de permanecer, lo que no obsta que este Cuerpo siga trabajando, aunque cabe aclarar que cuatro miembros de esta Comisión deberíamos retirarnos a las 16 horas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Consulto a los señores Senadores acerca del régimen de trabajo que seguirá esta Comisión, ya que cuatro de sus integrantes tienen problemas de horario y deberán retirarse.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica.)

(Se reinicia la toma de la versión taquigráfica)

De acuerdo con lo conversado, se va a votar si la Comisión pasa a cuarto intermedio hasta las 16 y 30 horas.

(Se vota:)

-5 en 8. **Afirmativa.**

La Comisión pasa a cuarto intermedio.

(Así se hace. Es la hora 15 y 11 minutos.)

(Vueltos a Sala)

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, se levanta el cuarto intermedio.

(Es la hora 16 y 53 minutos)

- De acuerdo con lo que habíamos propuesto, si no hay ninguna consulta adicional para formular, correspondería pasar a analizar el artículo 22, que trata la concesión de depósitos de arenas negras, ya que los precedentes constituían un encadenamiento de disposiciones, todas ellas relativas a la megaconcesión.

Si ningún señor Senador quiere formular una pregunta, pasamos a considerar el artículo 22, para lo que damos la palabra al señor Secretario de la Presidencia.

SEÑOR LAGO.- La concesión de depósitos de arenas negras surge como consecuencia de estudios realizados por la Cátedra de Geología de la Facultad de Agronomía, así como también de otras reparticiones de la Universidad de la República, vinculadas con el tema. De estos estudios surgieron importantes conclusiones en cuanto a lo que podrían significar los yacimientos en toda esa faja costera; además, en los estudios previos se consideran situaciones de eventuales impactos ambientales, lo que quiere decir que no se trató de un análisis exclusivo del aspecto extractivo de minerales de valor muy importante, sino que también se aplicó un carácter técnico dirigido a evitar cualquier depredación de esa zona.

De acuerdo con la legislación vigente, cualquiera podría haber hecho las denuncias y obtener de esa forma la oportunidad de explotar algunas de esas áreas. En función de esto, se determinó un área de reserva que abarca, justamente, todo lo que habían propuesto los estudios de la Facultad de Agronomía. En definitiva, esta reserva que se hace por decreto del Poder Ejecutivo es lo que nos habilita ahora a buscar un mecanismo similar al de los anteriores decretos, para realizar la explotación de las arenas negras y evitar que se la efectúe por particulares en forma independiente en cualquier zona de denuncia; por el contrario, se trata de lograr que se proceda en forma orgánica y de acuerdo con todas las determinaciones que, en los casos anteriores que veníamos analizando, se establecerían entre la Corporación Nacional para el Desarrollo y el Poder Ejecutivo en un contrato que luego seguiría los mismos procedimientos que habíamos considerado para la megaconcesión y el aeropuerto de Carrasco.

En términos generales, esto lo podemos adelantar para una situación que puede tener una enorme trascendencia, además, desde el punto de vista económico, porque de los estudios realizados -incluso anteriormente por ANCAP- surge que los recursos aparentemente son muy importantes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Existiría, entonces, una propuesta que, en términos de trámite, es similar a la del Aeropuerto Internacional de Carrasco, y no así para la Megaconcesión, porque en ésta la contratación ya fue realizada.

SEÑOR LAGO.- Efectivamente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Aquí habría que realizarla entre la Corporación Nacional para el Desarrollo y el Poder Ejecutivo y luego proceder, de acuerdo con el artículo 23, a la subasta.

Por ese motivo, me parece que no sería necesaria una explicación adicional sobre el artículo 23, que funciona exactamente igual que el 14, en este caso para el Aeropuerto Internacional de Carrasco, mientras que el primero refiere a la concesión de depósitos de arenas negras.

Pasaríamos entonces a considerar el artículo 24.

SEÑOR COURIEL.- Me gustaría hacer dos preguntas breves para tratar de entender el tema de la concesión del Aeropuerto Internacional de Carrasco y el de la megaconcesión.

Cuando uno da una concesión a una empresa privada, por ejemplo, para construir una carretera, aquélla la realiza y luego cobra un peaje por un período que le sirve para el financiamiento de dicha obra y para la rentabilidad que va a tener. ¿Cómo se fija ese peaje? ¿Quién lo fija y quién lo controla?

Formulo estas preguntas -que realicé muchas veces cuando se trató la posible construcción del puente Colonia-Buenos Aires- porque viví en México, donde se hicieron carreteras por concesión. Luego, para que fueran rentables, los peajes eran

extremadamente altos, pero como existían carreteras de alternativa, las nuevas no se usaban y las empresas terminaron quebrando, mientras que el Estado tuvo que pagar. Sé que las concesiones que se hicieron en Chile tuvieron muy en cuenta estos aspectos.

En consecuencia, mi pregunta refiere a qué se ha planteado en términos de fijación y control de peajes a efectos de que no ocurran estos acontecimientos que he planteado, como lo que sucedió en México y en otros países.

SEÑOR LAGO.- Los estudios realizados con relación al peaje fueron efectuados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y tomaron en cuenta la evolución a partir de la situación actual y de los recursos que se obtienen hoy en día en los distintos peajes, así como el retorno que realmente tendría a través de la construcción. Naturalmente, pueden darse circunstancias que cambien radicalmente la situación, pero el retorno, reitero, fue estudiado teniendo en cuenta las recaudaciones percibidas actualmente.

Incluso en ese aspecto, en el caso de la megaconcesión queda claro que los montos recaudados por los peajes a lo largo del proceso de toda la concesión, no serían suficientes para abarcar la totalidad de las vías y de los puentes a construir. Por eso hacíamos referencia a que en el caso de la megaconcesión hay aportes extraordinarios o subsidios -no sé cuál podría ser la mejor expresión- por parte del Poder Ejecutivo, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Yo citaba el ejemplo concreto de la construcción de algunos puentes en determinadas rutas licitadas. En este caso, no se trata sólo de una concesión; por la importancia de las obras a construir y por los montos de los peajes a percibir, es necesaria, además, una inversión dentro del propio plan de obras públicas. Eso es lo que determina el estudio realizado para obtener el retorno de la inversión.

Con relación al aeropuerto, la cuestión es distinta porque no se financia exclusivamente con un peaje, sino también a través de un conjunto de recursos que se estudian. Ello lleva a fijar el plazo de la concesión -aclaro que en la megaconcesión ocurriría lo mismo- en función de los recursos estimados a percibir. La alteración eventual de la ecuación puede darse -es muy difícil evitarlo- pero entiendo que los estudios fueron realizados considerando distintas variables, a fin de contemplar la inquietud que planteaba el señor Senador Couriel.

SEÑOR COURIEL.- Quisiera preguntar, concretamente, quién fija y controla el peaje.

SEÑOR LAGO.- El Poder Ejecutivo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Al igual que todas las tarifas.

SEÑOR LAGO.- Hay un caso concreto que hoy en día está vigente. El aeropuerto de Punta del Este está creado en base a una concesión y las tasas y tarifas las fija, en todo los casos, el Poder Ejecutivo.

SEÑOR BRAUSE.- En el caso del peaje sería un precio.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay más inquietudes que formular con respecto a esta disposición, pasaríamos a considerar el artículo 24.

SEÑOR LAGO.- Este artículo se refiere a la terminal polivalente en el Puerto de Nueva Palmira. Para este puerto oportunamente se elaboró un plan maestro y una serie de estudios portuarios en el programa de la hidrovía Paraguay - Paraná, que finaliza en Nueva Palmira. En todos esos estudios se consideró que era necesario contar con nuevas herramientas de manejo portuario. El crecimiento, o la posibilidad de crecimiento, fruto de la hidrovía, y las exportaciones de grano que podrían provenir exclusivamente del Uruguay, justificaban nuevas inversiones que permitieran hacer más rentable y más activo al Puerto de Nueva Palmira. Ésta es la justificación para conjuntar los esfuerzos públicos y privados a los efectos de concretar obras de cierta envergadura que requeriría el Puerto de Nueva Palmira para tener un funcionamiento más dinámico.

Esto es lo que se ha previsto en esta redacción y el fundamento de esta iniciativa que, naturalmente, está previendo una inversión significativa.

SEÑOR BRAUSE.- Todo el proyecto de ley que está a consideración de la Comisión es muy importante, y también lo es esta disposición en particular, por cuanto procura el desarrollo de la Terminal del Puerto de Nueva Palmira, que está en la confluencia de los Ríos Paraná y Paraguay, que comprenden la zona mediterránea del continente. Sin duda, a través de ellos se traslada la producción de granos que se cosecha en ese amplio espacio geográfico.

Entonces, a los efectos del desarrollo del Puerto de Nueva Palmira, hoy se torna más importante que en el pasado el poder disponer de los canales de acceso que sin duda permiten la navegación de barcos de ultramar que, en definitiva, son los que al final transbordan esa producción granera hacia el exterior, incluida la uruguaya. De ahí la necesidad del dragado del Canal Martín García -que es lo que permite el nivel suficiente- y de que todo continúe como estaba previsto. De manera que al mismo tiempo que planteo esta aspiración, pregunto al señor Lago si en el desarrollo del Puerto de Nueva Palmira está contemplado el dragado del Canal Martín García.

SEÑOR LAGO.- Realmente, no sabía que el señor Senador Brause tenía esta inquietud, pero justamente en estos días hemos estado trabajando a nivel del Poder Ejecutivo sobre el tema del Canal Martín García.

Las obligaciones binacionales con relación al dragado del Canal Martín García están en una situación bastante difícil como consecuencia del no pago de los adeudos contraídos por ambos países, sobre todo en el caso de Argentina, que hoy tiene una deuda que supera los U$S 4:000.000. En el caso uruguayo hay un pequeño retraso, pero no es tan significativo porque ha venido cumpliendo regularmente.

También voy a hacer referencia a algo que mencioné hoy. Hemos tenido un acercamiento con la Corporación Andina de Fomento, que tiene especial interés en apuntalar el desarrollo efectivo y real de la hidrovía Paraguay - Paraná, es decir, desde Puerto Cáceres hasta Nueva Palmira. Dicha Corporación se ha ofrecido, incluso, a financiar la deuda binacional; estamos hablando de U$S 4:000.000 de Argentina y cerca de U$S 1:000.000, que está debiendo Uruguay. De esta forma, podríamos estar poniéndonos al día y, realmente, no se trata de una cifra que inquiete demasiado.

Por otro lado -no sé si debo decirlo- hay alguna sospecha sobre intereses que no ven con demasiada simpatía la continuidad del Canal Martín García. Es algo que no podemos desconocer y tenemos que ser conscientes de que existe y ha existido desde hace mucho tiempo.

A su vez, la participación de la Corporación Andina de Fomento con la imagen de la Hidrovía, determinando la realización en múltiples oportunidades de seminarios, estudios y talleres sobre la importancia de los ríos y el tener asumido que el final de dicha Hidrovía es Nueva Palmira y que el Canal Martín García es indispensable para poder progresar en ese sentido, es un elemento muy importante. Incluso lo hemos analizado con la Comisión Administradora del Río de la Plata y, además, es voluntad del Poder Ejecutivo hacer todos los esfuerzos para evitar la detención de los trabajos de dragado permanente que exige el Canal Martín García.

SEÑOR BRAUSE.- Apoyado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Observo que esta propuesta del artículo 24 se hace en la modalidad prevista por los incisos 3º y 4º del artículo 188 de la Constitución. Esto significa que no refiere a la que supone la admisión de capitales privados en empresas públicas, sino a la participación del sector público en asociaciones que, a su vez, requieren una mayoría más flexible y cómoda del Parlamento para ser aprobada.

Corresponde pasar a considerar el artículo 25.

SEÑOR LAGO.- Este artículo -y, a su vez, el 26 porque están relacionados entre sí- está referido a la declaración de interés nacional de proyectos tendientes a declarar zonas turísticas en los departamentos de Rocha y Soriano. Asimismo, en este mismo artículo hay una referencia concreta en lo que refiere a la declaración de las zonas. En definitiva, en Soriano estamos hablando del Complejo de Palmar, donde está ubicada la Central Hidroeléctrica, y donde oportunamente se habrían construido numerosas viviendas. Realmente es un lugar que merece ser considerado como de turismo interno y eso es lo que se pretende desarrollar.

En el caso de la costa atlántica, las ideas están referidas a La Coronilla, al Parque Santa Teresa y al Cabo Polonio. Todas estas zonas son muy sensibles desde el punto de vista ambiental, pero se pretenden desarrollar con un sentido turístico amplio y no referido exclusivamente al turismo tradicional. Allí hay posibilidades enormes como las que se podrían dar en la Laguna de Rocha. Esto dio lugar a una explicación que, a su vez, motivó una inquietud y preocupación -incluso por parte del Partido Nacional y justo es decirlo- por este tipo de iniciativa.

En consecuencia lo que se pretende en el artículo 26 es, en definitiva, lo que se relaciona con los llamados a expresión de interés. De cierta manera, a través de esos llamados de interés, luego se haría una licitación posterior. Incluso, cuando hablamos de este tipo de llamados también se piensa en iniciativas y en ideas para ver si realmente se puede promover un lugar de turismo de enorme riqueza para el país.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay consultas para formular respecto a estos artículos 25 y 26 del proyecto de ley, quisiera plantear una duda procesal, porque estas declaraciones de interés turístico siempre vienen referidas a la Comisión de Industria y Energía del Senado porque precisamente es el Ministerio de Industria, Energía y Minería el que ha procesado las declaraciones de interés nacional y pienso que también ha tenido que ver en declaraciones de interés turístico. Simplemente planteo esto como duda -obviamente el Ministerio de Turismo tiene que estar presente en este proceso- y dejo la constancia porque sería conveniente averiguar posteriormente si le cabe al Ministerio de Industria, Energía y Minería alguna participación en la consideración de estas propuestas.

Simplemente se trata de una constancia y tendremos que averiguar si este es el procedimiento correcto.

En consideración el artículo 27.

SEÑOR LAGO.- El llamado proyecto "Itacuruzú" tiene como objetivo declarar la necesidad pública de la expropiación de los predios para la construcción de obras que abarcan los Arroyos Conventos y Sauzal, en Melo, departamento de Cerro Largo. Naturalmente que se prevén una serie de obras y los estudios que se han llevado adelante demuestran que es necesario construir algunas represas para regular el agua de estos arroyos, lo que necesariamente implica realizar expropiaciones, porque se trata de lugares que están dentro del dominio privado. También se cree que corresponde hacer embalses. Obviamente que hay un estudio previo de ingeniería realizado y se entiende que la necesidad de la expropiación se va a dar. En consecuencia, si estamos pensando en obras de reestructura y reactivación, creemos que es necesario recorrer el camino previo y es buena la oportunidad para llevarlo adelante.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se pasa a considerar el artículo 28.

SEÑOR LAGO.- Señor Presidente: el Puerto de Montevideo se ha visto afectado durante muchos años con cantidad de embarcaciones hundidas, semihundidas y abandonadas que generan bastantes dificultades, no sólo desde el punto estético que también es un punto a considerar, sino además en relación al funcionamiento, seguridad y movimiento del mismo. Muchas veces no se han tenido las potestades legales suficientes como para actuar rápidamente, evitando que este tipo de situaciones se prologuen en el tiempo.

De esta forma, otorgando a la Administración Nacional de Puertos las mismas competencias que la Ley Nº 16.320 le otorgó a la Dirección Nacional de Hidrografía, estaría en condiciones de tener competencias mucho más acordes con las necesidades que se producen por este tipo de abandono de barcos que generan dificultades.

En consecuencia se pensó que como era una idea importante y de buen manejo por parte de la Administración Nacional de Puertos y que, además, le traería ahorros significativos en este sentido, se propone al Poder Legislativo este artículo que tendría ese fin.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, debemos interpretar que por este artículo serían dos los organismos que tendrían competencia en esta materia. Por un lado, la Administración Nacional de Puertos y, por otro, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas que mantendría las suyas.

En consideración el artículo 29.

SEÑOR LAGO.- Solicitaría que le concediera el uso de la palabra el señor contador Tansini para que en su calidad de Director del CEPRE pudiera informar, no sólo sobre este artículo, sino también sobre unos cuantos que siguen a este, en función de que ha sido precisamente a nivel del CEPRE donde se ha trabajo intensamente sobre esta materia. La misma es realmente importante y significa ahorros trascendentes en muchos aspectos. En consecuencia, por la rigurosidad técnica del tema, preferiría -si los miembros de la Comisión están de acuerdo- que con mayor precisión se refiriera al tema el contador Tansini.

SEÑOR PRESIDENTE.- Consulto al contador Tansini en cuanto a si seguimos con esta metodología de analizar artículo por artículo, o si se va a hacer una presentación colectiva de varias disposiciones.

SEÑOR TANSINI.- Si les parece adecuado, preferiría hacer la presentación de los artículos 29 al 35, porque lo mejor sería informarlos en forma conjunta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero recordar que ha sido distribuido entre los señores Senadores un documento que refiere, precisamente, a esos artículos.

SEÑOR TANSINI.- La razón principal de esta propuesta y este encadenamiento está basado en la eliminación del Decreto Nº 479/2001, que hace obligatoria la solicitud de permiso de exportación, que antes lo extendía el Banco de la República. Eso generaba una inconsistencia global, un vacío legal, en tanto no estaba encomendada la tarea que el Banco de la República cumplía como recaudador de tributos destinados al LATU, al SUL y al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, por el lado del FIS, e inclusive, dependiendo de los casos, al INAPE. En definitiva, no estaba reglamentado quién se hacía responsable de la expedición de esos certificados y, consecuentemente, tampoco se estipulaba quién controlaría el cumplimiento del tributo destinado a esos organismos, en caso de que el BROU dejara de expedirlos. Si bien existe un decreto del año 2001, este había venido siendo suspendido porque no se había resuelto el vacío legal. Precisamente, lo que pretende esta propuesta es generar una nueva metodología de trabajo en cuanto a la expedición de certificados de reintegros ligados al control necesario en cuanto a que el tributo destinado a esos organismos haya sido cumplido por el exportador. Para ello había una figura muy particular denominada "banco interviniente", que era un mecanismo que tenía el Banco de la República para garantizar que quien procedía a la exportación tuviera un respaldo suficiente para hacer frente a los tributos que luego tendría que abonar. Esa figura exigía de parte del exportador que tuviera una cuenta bancaria, y funcionaba casi como una póliza, en el sentido que había que pagar al Banco para que garantizara el funcionamiento. Eso implicaba un costo bastante elevado que, según la estimación realizada por la Unión de Exportadores, ascendía al entorno de U$ 9:000.000. Luego nosotros hicimos nuestros cálculos y nos dio una cantidad inferior con relación a las tasas que el Banco de la República nos había informado.

Los ahorros que se generarían por esta vía estarían dados, por un lado, por la simplificación de trámites. De esta forma se evitaría todo el procedimiento que antes debía hacerse por vía de la identificación de los exportadores por parte del banco interviniente. Por otro, asignaría a quien naturalmente debería tener el control de los tributos, en este caso, la Dirección General Impositiva, la función de controlar y ellos, a su vez, se harían responsables de la expedición de los certificados correspondientes.

Debo decir, también, que para la redacción de estos artículos se ha consultado a todas las partes, no sólo a la Unión de Exportadores, sino a los organismos involucrados directamente, por ser los destinatarios de los tributos que se recaudaban. Estoy hablando del LATU, INAPE, el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca y el SUL, que dieron su opinión en cuanto a cómo esto podía afectarlos y si podía traerles consecuencias negativas. Muchos de los aspectos planteados en torno al procedimiento van a estar ligados en la parte de reglamentación de la ley.

Estos organismos, a su vez, tienen que cumplir un rol de información a la Dirección General Impositiva -porque tienen acceso a lo que es el sistema de control aduanero- en cuanto a que los potenciales exportadores están al día al momento de la presentación, pero también por este artículo se les da la posibilidad de que, en caso de que esos exportadores no estén en condiciones del cumplimiento adecuado, esa Dirección pueda recurrir. A eso se refiere el artículo 34.

Quiero subrayar, una vez más, que han sido consultados todos los agentes que podían estar involucrados directamente, inclusive el BROU, que ya había iniciado un procedimiento tendiente a quitar su responsabilidad en el área de control de comercio exterior, y que esto lo veía como una buena razón que complementaba una reducción de costos que por esa vía esa institución había planificado.

En función de lo que se distribuyó -y quizá por una cuestión de debilidad profesional- quiero mencionar algunas cifras. Según las estimaciones que se han hecho al 2001 en cuanto a los tributos recaudados por este concepto, la cifra se sitúa en el orden de U$ 44:000.000. Es particularmente relevante señalar que por esto los exportadores pagaban un entorno de U$ 11:000.000, que sería el ahorro que se generaría en esta etapa.

También es bueno remarcar que, como ustedes sabrán, en el plano de la reforma del Estado existe un contrato de préstamo con el Banco Interamericano de Desarrollo, uno de los aspectos comprometidos allí es el ahorro que se genera en el sector privado. Esto constituiría una de las metas planteadas allí. Por otro lado, en algún momento sería interesante informar sobre las acciones que se están desarrollando en el CEPRE.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hemos recibido una exposición referida a los artículos 29 a 35 y consulto a los señores Senadores si tienen preguntas que formular o reflexiones que hacer sobre estas disposiciones.

SEÑOR HEBER.- Me pareció escuchar al Director del CEPRE decir que esto fue consultado con la Unión de Exportadores, que ha comunicado su posición favorable en cuanto a que esto alivia, que es un incentivo para limitar la burocracia en todos los trámites de exportación. Creí entender eso; luego veré las leyes, los certificados y los trámites que, esencialmente, se elaboran en el Banco de la República.

SEÑOR TANSINI.- Si bien están centralizados y el órgano recaudador es el Banco de la República Oriental del Uruguay, no sólo involucra a esta Institución, sino también a los bancos privados. Esa figura, que suena rara, de banco interviniente, en realidad

puede referir al Banco de la República Oriental del Uruguay o cualquier otro privado. En realidad, funciona como garante de que el exportador tiene disponibilidad financiera para hacer frente a los tributos en el momento en que deba efectuarlo.

En su momento, también habíamos consultado a la Asociación de Bancos del Uruguay. Con el fin de citar lo más textualmente lo que se planteó en ese momento, diremos que, si bien ellos tenían interés en estar en el negocio de las exportaciones, este no era el que más les interesaba en el sentido de que es el BROU el que tiene gran parte del mercado. Esto es así, por razones bastante comprensibles desde el punto de vista económico, porque son más fáciles los controles y las transferencias internas. Entonces, eso también simplificaba el trámite para el exportador.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si los señores Senadores no tienen otra consulta que realizar sobre este tema, me permito preguntar si estaríamos pasando de un total de recaudación tributaria de unos U$S 44:000.000 a poco más de U$S 11:000.000, sumando tributos explícitos e implícitos.

SEÑOR TANSINI.- Con respecto a la recaudación de tributos, me permito destacar que no va a haber variaciones, en el sentido de que, igualmente, los U$$ 44:000.000 se estarían destinando a los objetivos que marca la ley con respecto al LATU, a INAPE, cuando corresponda, en cada uno de los organismos. Aquí se eliminaría el costo explícito y el implícito, que tiene para el exportador, el pagar los impuestos. El señor Presidente de la Comisión, como economista, entiende que es un asunto un tanto complicado cuando el equivalente al 25% de los impuestos que uno paga, debe abonarlos para pagar esos impuestos. El hecho a que nos llevaba era un poco tragicómico pero, en definitiva, es lo que se eliminaría. Esos U$$ 11:000.000 corresponden solamente a trámites que debía afrontar el exportador, pero no se altera ninguno de los tributos involucrados**.**

SEÑOR PRESIDENTE.- Está correcto, pero además corrijo mi intervención anterior, ya que no estamos pasando a un total superior a U$S 11:000.000, sino que eso refiere al monto de los ahorros que estaríamos realizando por simplificación de procedimientos, de trámites, etcétera.

Creo, pues, que el concepto quedó claro.

SEÑOR CORREA FREITAS.- Quiere decir que, en realidad, los exportadores estaban pagando U$S 44:000.000, que seguirán abonando, y además U$S 11:000.000 por costos explícitos e implícitos que, de acá en adelante, de aprobarse la ley, no pagarán más.

SEÑOR TANSINI.- Así es, señor Senador.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay consultas sobre este tema, pasaríamos al artículo 36.

SEÑOR LAGO.- El artículo 36 está referido a una situación que se da con el personal embarcado de la Marina Mercante. Un decreto del 9 de setiembre de 1993 estableció una tabla especial de aportaciones a los organismos de seguridad social para el personal de la Marina Mercante. Naturalmente, esta es una situación que beneficia, pero se da por la vía del decreto que se va renovando o prorrogando permanentemente.

Si lo que se pretende es dar una forma permanente que permita a la Marina Mercante Nacional desarrollarse y tener la seguridad de la ley, es importante. Digo esto, sobre todo cuando hay situaciones asimétricas con otras Marinas Mercantes de la región. Por esa razón es que la propuesta concreta consistía en utilizar esa tabla del decreto, pero ahora se pretende darle la seguridad de la ley a los efectos de que las inversiones que ya se han realizado de alguna forma en la Marina Mercante, tengan esta seguridad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay consultas sobre esta disposición, pasaríamos al artículo 37.

SEÑOR LAGO.- En realidad, el artículo 37 está relacionado con los posteriores, hasta el artículo 44 inclusive.

SEÑOR PRESIDENTE.- El tema que introduce son convenios con las Intendencias Municipales realizados por el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para la realización de programas de obra pública.

SEÑOR LAGO.- Este proyecto surgió de una iniciativa del señor Representante Falero, representante del Nuevo Espacio Independiente, de la cual se estructuró, a través de esta propuesta, esa idea. Concretamente, permitiría, en definitiva, la celebración de convenios -tal cual se decía- por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con las Intendencias Municipales para la realización de obras públicas en régimen de concesión. Naturalmente, no son de gran envergadura, sino que se trata de obras pequeñas, pero que fundamentalmente contribuyen a mejorar situaciones urgentes en las distintas Comunas y además, por qué no decirlo, a generar trabajo en las distintas ciudades, pueblos o villas del interior, en donde se llevan a cabo las mismas.

En el artículo siguiente -están todas las referencias legales que habrá que analizar oportunamente, porque tal vez no sea este el momento- es decir, en el 38, se establecen los requisitos de exigibilidad de la obra a concesionar. Por cierto, es importante la determinación por la propia Intendencia Municipal de la utilidad, además de la prioridad, tal cual lo establece el literal a), del artículo 38. Asimismo, cabe citar la existencia de interesados en realizar la obra.

No exige que ello se realice por la vía de la licitación pública, sino por un procedimiento competitivo, establecido en el artículo 39. La concesión, y después el repago, lo realizan los beneficiarios de las obras.

Luego, en los distintos literales del artículo 41, se determina cómo se efectúan. Por ejemplo, se mencionan los padrones con frente a la calle, el pago obligatorio por el propietario frentista, el deducible de la Contribución Inmobiliaria o su incremento, y finalmente, en el literal d), se dice: "Cobrable según mecanismos que se acuerden entre el concesionario y obligados al pago".

Después, en el artículo 42, se hace referencia a las inscripciones en el Registro Nacional de Empresas. En ese sentido el Ministerio de Transporte y Obras Públicas establece esta exigencia para realizar el contralor de las empresas y verificar que estén cumpliendo con todos los requisitos necesarios. Además, existe una ventaja para que los propios beneficiarios tengan la posibilidad de ser integrantes de una empresa, a los efectos de que realmente puedan abaratar la obra llevándola ellos mismos adelante.

El otro aspecto crucial del asunto, que figura en el artículo 43, refiere a la autorización al Poder Ejecutivo a constituir un fondo con el objeto de otorgar aval o fianza por las obligaciones que surjan de esta operativa. Esto está pensado, sobre todo, para las Intendencias Municipales con mayores dificultades. Naturalmente, no digo que algunas no las tengan, pero hay algunas Comunas del interior con menores recursos. Entonces, este fondo estaría destinado fundamentalmente -no quiere decir que se excluya a nadie- a atender las Intendencias Municipales con mayores dificultades en materia de recaudación de recursos.

Luego, se hace referencia a las condiciones en que debe mantenerse toda esta operativa de las pequeñas obras de concesión. Inclusive, originariamente se le denominó "Plan Vereda", pero no lo es, ya que puede incluir distintas obras como, por ejemplo, las de alcantarillado. En fin, se trata de una serie de pequeñas obras que contribuyen a mejorar la calidad de vida de las ciudades del interior y a dar trabajo a mucha gente que lo necesita.

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración el artículo 45 relativo a los establecimientos rurales con actividades turísticas.

SEÑOR LAGO.- Mediante este artículo se pretende que el régimen de aporte de las actividades turísticas que se realicen en predios rurales sea el mismo que el de los establecimientos exclusivamente rurales.

Entonces, cuando predomine la explotación agropecuaria y la actividad no sea exclusivamente turística, se pretende que todos los aportes y el régimen sean los correspondientes a las explotaciones agropecuarias.

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración el artículo 46.

SEÑOR LAGO.- Los artículos 46 y 47 están referidos a la Comisión de Aplicación. Estas dos disposiciones se refieren a la Ley Nº 16.906, de 7 de enero de 1978, y en ellas se modifican, en cierta manera, las condiciones que exigía la Comisión de Aplicación.

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración el artículo 47 que, como señaló el señor Secretario de la Presidencia, está relacionado con el anterior, ya que se refiere a la integración de la Comisión de Aplicación.

SEÑOR LAGO.- En esta disposición se incluye al Ministerio de Turismo.

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración el artículo 48.

SEÑOR LAGO.- Mediante esta disposición, simplemente, se agrega un numeral al artículo 167 de la Ley Nº 16.713, que establecía la posibilidad de que el 20% del salario -aclaro que no tengo la referencia legal en este momento- fuera retribuido en el pago de la asistencia en salud. Además, se hacía referencia al denominado "tique alimentación". Aquí se pretende incluir, sin modificar el porcentaje total de ese salario, el costo del uso del transporte colectivo de pasajeros en los días efectivamente trabajados.

Para la empresa, esto implica el no pago de las obligaciones referidas a ese porcentaje y, para el trabajador, obtener dentro de su salario una ventaja por menor costo de lo que está percibiendo.

Entiendo que el "tique alimentación" ha funcionado correctamente y cuenta con el beneplácito del trabajador quien, de cualquier manera, puede optar por él o no, ya que es voluntario.

En el caso del transporte, en virtud de que se ha encarecido, esta disposición permitiría a los trabajadores, en los días realmente trabajados, obtener de las empresas de transporte colectivo, boletos beneficiados o rebajados. Inclusive, hicimos algún estudio previo y pensamos que la rebaja podría ser de entre un 30% y un 40% del costo normal del boleto. En definitiva, como se trata de algo voluntario, creemos que este es un aporte que se puede implementar en un momento de dificultad, ya que va a beneficiar al trabajador y, eventualmente, a la empresa, que podrá vender una mayor cantidad de boletos, por lo que se vería beneficiada aunque fuera a un costo menor.

En concreto, el artículo se refiere a prestaciones exentas de los aportes.

SEÑOR PRESIDENTE.- De esta forma, se estaría agregando un numeral 4º al artículo 167 de la Ley Nº 16.713.

En consideración el artículo 49.

SEÑOR LAGO.- Antes de considerar este artículo, quiero decir que he recibido inquietudes de algunos Legisladores que, de alguna forma, están vinculados a zonas del país en las que, aparentemente, existen costos excesivos en esta materia.

Creo que la letra de la disposición es realmente clara y, a mi juicio, fuera de los lugares en los que puede existir polémica, contribuye -y mucho- con los esfuerzos que se realizan en el área sanitaria para tener saneamiento. Muchas veces, en las ciudades del interior, por distintas circunstancias, no se procede a la conexión, aun cuando OSE realiza el saneamiento. Entonces, se lleva a cabo una obra importante, que trae beneficios sanitarios sustanciales y que tiene un costo pero, finalmente, los eventuales beneficiarios no se conectan como consecuencia de algunas dificultades o de los altos costos que deben asumir. Esto se ha pensado para beneficiar las formas de conexión o buscar mecanismos que la hicieran factible a bajo costo. En ese sentido, existe el interés de mejorar la recaudación que tendría el organismo estatal en esta materia.

SEÑOR BARRIOS TASSANO.- Comparto la estructura del artículo en toda su extensión, pero creo que debemos tener en cuenta que en el país hay tres empresas que prestan el servicio. Una de ellas es OSE, que es del Estado, otra es Uragua, que brinda el servicio para el 90% del departamento de Maldonado y otra es Agua de la Costa, que es la que genera todo el conflicto y que atiende la zona comprendida entre el Arroyo Maldonado y la Laguna de José Ignacio. Alcanzaría con excluir esas zonas o con incluir en el artículo el agregado que voy a proponer. Se podría decir que: "Todas las disposiciones del presente artículo son, exclusivamente, para los servicios de saneamiento que cumple la empresa OSE y/o aquellos concesionarios cuyas tarifas sean idénticas a las suyas".

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, tomamos la sugerencia del señor Senador Barrios Tassano como una propuesta que, obviamente, será considerada cuando la Comisión analice el tema en profundidad.

SEÑOR BARRIOS TASSANO.- Una conexión de OSE cuesta aproximadamente $ 3.000 y da facilidades. En las tarifas de saneamiento, OSE cobra un porcentaje del agua que sale; eso significará un aporte mayor de tarifas. En el caso de URAGUA no habría ninguna dificultad porque cobra las mismas tarifas de OSE, pero Aguas de la Costa, según datos que me alcanzaron hoy, cobra alrededor de $ 35.000 la conexión y U$S 100 por mes, durante todo el año, lo que escapa totalmente a las posibilidades económicas de la gente. Pienso que una cláusula que traiga el problema a sus verdaderos términos va a ayudar a las autoridades a retrotraer ese contrato que tantas dificultades está ocasionando. En el caso de que haya tarifas iguales, no habría problemas, pero cuando las tarifas se multiplican por diez, estaríamos en otra situación.

Hago este aporte porque no voy a integrar esta Comisión y tampoco estaré cuando se discuta este tema en el Plenario.

SEÑOR PRESIDENTE.- De todas maneras, le aclaro que puede estar como invitado en la Comisión para ofrecernos su punto de vista.

SEÑOR HEBER.- Conozco el tema de Aguas de la Costa, y sabemos de las protestas y manifestaciones que se han realizado recientemente.

A veces uno se pregunta si la obligatoriedad no baja los costos; creo que gran parte del tema de los costos deriva del hecho de que no es obligatorio conectarse al saneamiento en una zona de la costa. También hay que ver si estos costos están relacionados con el traslado de las instalaciones a lo largo de muchas cuadras.

El tema medioambiental de la costa es diferente al de otras zonas donde no se tienen que preservar cosas tan comunes e importantes como pueden ser las playas nacionales. Menciono esto para que reflexionemos al respecto, más allá de que creo que se hicieron mal las cosas con Aguas de la Costa, sobre todo lo relativo al cómputo del consumo de agua, que es muy alto, y lo mismo sucede con respecto a la tasa de conexión. Esta creo que está más ligada a la obra que implica llegar a una casa, que puede significar varias cuadras, ya que no existe obligatoriedad de conectarse. Estamos hablando de una zona balnearia de importante atracción turística, en la que debemos tener especial cuidado con las aguas negras. En ese sentido, no sé si no tendríamos que buscar alguna solución que implique que aquellos que tienen casas sobre la costa tengan la obligación de conectarse, a los efectos de impedir que haya contaminación y de que se preserve un bien común que tiene un atractivo nacional.

Quería agregar esta reflexión a la acertada exposición que realizó el señor Senador Barrios Tassano.

Antes de que se levante la sesión, quisiera aprovechar que se encuentra presente el señor Lago para plantear otros temas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tomamos nota de las explicaciones ofrecidas por el señor Lago y de los comentarios formulados por el señor Senador Barrios Tassano y recibimos una propuesta de modificación de un artículo, que será considerara oportunamente. Al señor Lago le haremos llegar el texto de un artículo aditivo propuesto por el señor Senador Gallinal. Sin pretender que nos dé una opinión hoy al respecto, le agradecemos que en el correr de la semana que viene nos haga llegar su punto de vista.

SEÑOR HEBER.- En parte, el señor Presidente se me ha adelantado porque anunció este artículo aditivo, sobre el que nos gustaría recibir una respuesta.

Por otro lado, me gustaría consultar al señor Lago sobre varios temas. Uno de ellos es la necesidad de declarar al turismo nacional como empresa de exportación o algo similar. Sé que este tema forma parte de la discusión de la Rendición de Cuentas y que en ésta se han desglosado todos los aspectos que tienen que ver con los impuestos. Naturalmente, esto implica devolución de impuestos en la declaratoria o el mismo tratamiento que tiene la industria de exportación. Pero como es una medida de reactivación, no quería dejar pasar esta oportunidad sin manifestar el interés que tiene el Partido Nacional en este tema. Quizás en esta ocasión no tengamos tiempo de discutirlo, pero en el futuro inmediato, cuando seamos convocados -como esperamos todos- para analizar una reforma tributaria, sería bueno estudiar estos beneficios que se podrían otorgar a la industria turística. Estoy seguro, además, de que todos queremos votar esto rápidamente y no deseamos complicar el proyecto que estamos considerando.

Por otro lado, el Diputado Berois, del departamento de Flores, hace poco tiempo me alcanzó un proyecto de ley con normas legales muy simples que darían al sector agropecuario -lo voy a alcanzar a los miembros de la Comisión para que lo puedan estudiar- la posibilidad de tener una nueva forma jurídica. Entre otras cosas, propone hacer sociedades de responsabilidad limitada, que sería otro instrumento jurídico de asociación en el sector agropecuario. Pienso que esto no ocasionaría mayores problemas. Ya tenemos las sociedades anónimas y sociedades civiles, pero no está previsto el instrumento de la sociedad de responsabilidad limitada que, a juicio del Diputado Berois, no va a ser la panacea de la reactivación, pero en una situación en la que escasea el crédito como consecuencia de la crisis y de la falta de confianza que hoy tenemos, es importante contar con una nueva forma societaria para que se puedan obtener capitales en las explotaciones de los campos, sin recurrir al sistema bancario y financiero, que puede tener sus demoras.

Queremos anunciar a la Comisión y al Poder Ejecutivo que estamos puliendo la redacción de este proyecto de ley y, en su momento, vamos a repartirlo. Si esto no trae complicaciones al proyecto de ley que estamos considerando, la voluntad de nuestro partido es votarlo la semana que viene; si no se pueden incluir estos artículos porque existe algún reparo de algún señor Senador, con mucho gusto esperaremos y los formularemos después. De todas formas, queríamos aprovechar esta oportunidad para hacer este planteo.

SEÑOR LAGO.- Brevemente voy a responder a los planteos del señor Senador Heber.

Con respecto al tema vinculado a los aspectos tributarios o impositivos, la idea del Poder Ejecutivo era remitir un proyecto de ley con una nueva estructura de impuestos y analizar, en esa oportunidad, todos esos aspectos concretos. En este proyecto sí hay un tema de aportes, si se quiere, pero es muy puntual y especial por las circunstancias del momento.

En cuanto a la iniciativa sobre contrataciones de inmuebles rurales, realmente a la brevedad podremos dar la opinión del Poder Ejecutivo y, en el mismo sentido, en cuanto a la posibilidad de una nueva forma societaria para la producción agropecuaria, con un proyecto de ley, podríamos pronunciarnos de inmediato.

De todos modos, me parece que tal vez sería preferible analizar el tema impositivo en conjunto y exclusivamente con esas características, porque creo que el país merece tener una nueva estructura en materia tributaria.

SEÑOR PRESIDENTE.- Finalmente, agradecemos el apoyo y el asesoramiento brindado por los señores Secretario y Prosecretario de la Presidencia de la República, doctores Raúl Lago y Leonardo Costa, y por el Director CEPRE, contador Tansini. Naturalmente quedamos en contacto permanente para eventuales consultas.

(Se retiran de Sala los señores Secretario y Prosecretario de la Presidencia de la República, doctores Raúl Lago y Leonardo Costa y contador Tansini)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Es la hora 18 y 3 minutos)